



Cécilia Pédini

Les Carrières de la Couronne de l'Antiquité à l'époque contemporaine

Publications du Centre Camille Jullian

Chapitre 8. Conclusion

DOI : 10.4000/books.pccj.3411

Éditeur : Publications du Centre Camille Jullian, Éditions Errance

Lieu d'édition : Publications du Centre Camille Jullian, Éditions Errance

Année d'édition : 2013

Date de mise en ligne : 6 avril 2020

Collection : Bibliothèque d'archéologie méditerranéenne et africaine

ISBN électronique : 9782491788032



<http://books.openedition.org>

Référence électronique

PÉDINI, Cécilia. *Chapitre 8. Conclusion* In : *Les Carrières de la Couronne de l'Antiquité à l'époque contemporaine* [en ligne]. Publications du Centre Camille Jullian, 2013 (généré le 08 avril 2020).

Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pccj/3411>>. ISBN : 9782491788032. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pccj.3411>.

Chapitre 8

CONCLUSION

Largement utilisé entre l'Antiquité grecque et le XIX^e s., le calcaire de La Couronne est donc un matériau qui autorise tous les usages, à l'exception peut-être de la sculpture. Cet éventail de possibilités explique en partie sa longue durée d'utilisation. Il n'existe pas un mais des calcaires de La Couronne dont les qualités, les compétences et la durabilité sont variables d'un faciès à l'autre. Les chantiers de restauration d'édifices des XVI^e et XVII^e s. de Marseille ont permis de le confirmer. Deux faciès principaux ont été mis en évidence. Le premier, détritique et grossier, souffre de pathologies sévères (alvéolisation, desquamation...) et le second, plus compact, fin et sans coquilles présente une durabilité importante.

Son importante utilisation à Marseille, mais aussi dans le Var, est liée à ses qualités techniques et mécaniques. Il s'agit d'une pierre universelle, principalement mise en œuvre dans des villes dans lesquelles aucune pierre de construction, présentant une telle facilité de mise en œuvre et rapidité de taille, n'est disponible. Dans les sites disposant de ressources comparables, il n'a pas été nécessaire d'importer de la pierre, de La Couronne ou d'ailleurs. Les matériaux les plus durs (ou froids) sont généralement réservés à la réalisation de pièces décoratives ou de placages, mais, pour la construction, on emploie plus favorablement ce type de pierre, à la fois tendre, légère mais résistante et durable.

Les carrières de La Couronne sont situées sur et à proximité du littoral, ce qui offre des conditions de transport extrêmement pratiques. Les distances des carrières « de plaine » vers les ports d'embarquement sont restreintes, ce qui réduit le temps de charriage. Cette aisance de transport a conditionné l'exportation vers des sites essentiellement en bordure du littoral : Marseille, La Ciotat, La Seyne sur Mer, Toulon et les îles d'Hyères. Les matériaux sont systématiquement livrés sur le port de ces villes. La seule exception est La Cadière d'Azur, qui est éloignée du littoral mais pour laquelle les pierres ont été déchargées sur le port des Lecques. Sa facilité de transport est un des facteurs de son succès au XVI^e et au XVII^e s. Il était nécessaire d'approvisionner le plus rapidement possible les nombreux chantiers de construction ordonnés sous François I^{er}, puis sous Louis XIV. La notion de rentabilité a également tenu un rôle important dans sa diffusion. Il s'agit d'une pierre relativement rapide à extraire, facile à mettre en œuvre, aisée à transporter, et peu onéreuse.

Son usage est limité voire nul dans les sites qui possèdent des matériaux de qualités comparables, souvent de même nature géologique. C'est le cas autour d'Arles, à Aix-en-Provence, dans les Alpilles et à Martigues.

L'amélioration des conditions de navigation sur le Rhône au XIX^e s., le prix de revient similaire des matériaux et leur meilleure réputation ont considérablement diminué les importations de pierre de La Couronne à Marseille.